DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W WILNIE.

Rok XVII **Wilno, dnia 30 października 1937 r.** **Nr 21.**

S P I S T R E Ś C I:

Część A.

Część A.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

121.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 15 października 1931 r. № 101 o wzmocnieniu kontroli stacyj.

Przy kontroli stacyj stwierdzono szereg niedokładności, a mianowicie:

1) nieprzepisowe przechowywanie spłonek przez personel stacyjny,

2) kursowanie wózków roboczych bez pozwoleń i bez osłony sygnałami, wówczas, gdy osłonięcie ich sygnałami było konieczne,

3) niedbałe prowadzenie dzienników telegramów zapowiadawczych, polegające na braku czasów odejścia i dojścia pociągów,

4) telegrafowanie telegramów zapowiadawczych bez uprzedniego zapisania ich do dziennika,

5) dzienniki telegramów zapowiadawczych nie opieczętowane przez oddział ruchowo-handlowy,

6) nie sprawdzanie dziennika telegramów zapowiadawczych przez zawiadowców stacyj i kontrolerów ruchu,

7) brak potwierdzenia w telegramach zapowiadawczych otrzymania klucza od zwrotnicy bocznicy szlakowej,

8) brak tabliczek przy aparatach telegraficznych z wykazem stacyj włączonych do przewodnika,

9) brak spisu obonentów przy centralach telefonicznych,

10) nie prowadzenie książek doręczeń telegramów i dzienników telefonicznych,

11) brak zapisów w dziennikach oraz nie powiadamianie służby telefon cznej o uszkodzeniu aparatu telefonicznego linii pociągowej,

12) brak na taśmie telegraficznej adnotacji „północ" oraz przyjęcia i zdania służby,

13) brak potwierdzenia odbioru nadanych telegramów,

14) brak przyrządów do oczyszczania aparatów telegraficznych,

15) brak przepisów i instrukcyj oraz nie uzupełnianie posiadanych przepisów,

16) Dziennik Urzędowy M. K. i Dzienniki Zarządzeń D.O.K.P. nie podpisane przez pracowników stacyj w dowód ich przeczytania.

Zwracając na powyższe uwagę organów nadzorczych i kontrolnych, polecam dołożyć starań, aby na przyszłość niedokładności takie się nie powtarzały. Równocześnie zaznaczam, ze w myśl postanowień instrukcji Nr R.-4, zawiadowca stacji jest odpowiedzialny za porządek na stacji.

Naczelnikom oddziałów drogowych i kontrolerom drogowym polecam przy wyjazdach na linię zawsze sprawdzać, czy kierownicy spotkanych wózków i drezyn posiadają wymagane pozwolenia na jazdę oraz czy wózki robocze są osygnalizowane w przypadkach, gdy wymagają tego przepisy sygnalizacji.

Nr I-4-a 48/93/37.

122.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 15 października 1937 r. Nr 111 w sprawie pouczenia pracowników o zabezpieczaniu taboru przed zbiegnięciem.

W sierpniu r. b. na terenie jednego z oddziałów ruchowo-handlowych D. O. K. P. Wilno miał miejsce przypadek zbiegnięcia ze szlaku jednotorowego na stację A składu pociągu gospodarczego przy następujących okolicznościach:

O godz. 21 min 50, pociąg gospodarczy, zdążający ze stacji A do stacji B, został zatrzymany przez maszynistę w celu dokonania oględzin parowozu, który w czasie jazdy zepsuł się. Pociąg stanął na 8‰ wzniesieniu, w odległości 16 km. od stacji A i 10 km. od stacji B. Zepsucie się parowozu powstało wskutek pęknięcia trzona tłoka cylindrowego prawej strony w krzyżulcu. Po stwierdzeniu uszkodzenia, maszynista przystąpił do przygotowania parowozu do pracy jednostronnej, a kierownik pociągu posłał jednego z hamulcowych do stacji B z żądaniem wysłania parowozu pomocniczego, drugiemu zaś hamulcowemu polecił osłonić pociąg sygnałami ze strony stacji A. Następnie kierownik pociągu z pozostałym hamulcowym wzięli udział w przygotowywaniu parowozu do pracy jednostronnej, pozostawiając skład pociągu bez nadzoru. W trakcie usuwania uszkodzenia zaszła potrzeba uruchomienia parowozu naprzód i w tym celu maszynista zażądał odczepienia parowozu, co zostało wykonane przez kierownika pociągu i hamulcowego. Próby uruchomienia parowozu naprzód nie dały pożądanego rezultatu i maszynista zadecydował uruchomić parowóz do tyłu, o czym uprzedził obecnych przy parowozie kierownika pociągu i hamulcowego. Jednak ani kierownik pociągu, ani hamulcowy nie przeciwstawili się temu, a na pytanie maszynisty, czy skład pociągu jest zahamowany, jeden z nich odpowiedział twierdząco. Wówczas maszynista uruchomił parowóz do tyłu, przesuwając jednocześnie nieznacznie i skład pociągu, który wskutek tego potoczył się w kierunku stacji A, co obsługa pociągowa spostrzegła dopiero po kilku chwilach, gdyż noc była ciemna i mglista.

W międzyczasie o godz. 22 min. 06 przybył na stację A pociąg osobowy, który po 10 minutowym postoju powinien był odejść do stacji B. Gdy czas odejścia pociągu osobowego minął, a stacja B nie potwierdzała przybycia pociągu gospodarczego, zawiadowca stacji A postanowił wyjaśnić osobiście przyczynę zajęcia szlaku ponad ustalony czas przez pociąg gospodarczy i w tym celu około godz. 22 min 30 wezwał zawiadowcę odcinka drogowego i nadzorcę przewodów, aby razem z nim wyjechali drezyną na szlak, przy czym monterowi przewodów nakazał wziąć ze sobą telefon przenośny. Drezyna ręczna odeszła na szlak około godz. 23-ej. W odległości 10 km od stacji A, jadący drezyną spostrzegli zbliżające się sygnały końcowe składu pociągu gospodarczego i zaledwie zdążyli usunąć drezynę z toru, jak nadbiegł skład i minął ich z szybkością około 60 km./godz. Nie tracąc ani chwili czasu, włączono telefon do przewodów i zawiadowca stacji o zbiegnięciu składu zawiadomił stację A, polecając cofnąć niez-

włocznie pociąg osobowy z toru 1-go na szlak A-C.

Zawiadomienie o zbiegnięciu składu pociągu gospodarczego oraz polecenie cofnięcia pociągu osobowego przyjął telegrafista i natychmiast powtórzył to dyżurnemu ruchu. Szlak A-C był wolny i pociąg osobowy cofnięto, a przed nadbiegającym składem nałożono płozę hamulcową. Ostatecznie skład pociągu gospodarczego zatrzymano na wzniesieniu szlaku A-C w odległości około 2 km. za stacją A.

Dokonane niezwłocznie, po zatrzymaniu składu pociągu gospodarczego, oględziny wagonów hamulcowych wykazały, że hamulce działały należycie, lecz nie były zahamowane (wszystkie klocki hamulcowe były zimne). Podkreślam również okoliczność, iż od pierwotnego miejsca zatrzymania się pociągu gospodarczego do stacji A, tj. na przestrzeni około 14 km. ciągnie się z małymi przerwami spadek, a w odległoś i 508 m. od tejże stacji w kierunku stacji C rozpoczyna się wzniesienie. Ogółem zbiegły skład przebiegł 16 km.

W wyniku dochodzenia służbowego stwierdzono, że:

1) kierownik pociągu gospodarczego, nie tylko nie dopilnował zahamowania hamulców przez podporządkowanych mu konduktorów, lecz nawet nie zahamował wyznaczonego mu do obsługi hamulca brankardu i mimo niesprzyjających warunków terenowych i atmosferycznych — dopuścił do wstecznego uruchomienia niesprzęgniętego ze składem parowozu, a ponadto nie osłonił czoła pociągu sygnałami, czym zaniedbał postanowienia instrukcji nr R. 25, § 29 ust. 1, § 32 ust. 7, §37 ust. 3 pkt. 1 i § 38 ust. 3;

2) hamulcowi pociągu gospodarczego nie zahamowali przydzielonych im do obsługi hamulców, czym zaniedbali postanowienia instrukcji nr R. 25 § 32 ust. 7;

3) maszynista pociągu gospodarczego mimo niesprzyjających warunków terenowych i atmosferycznych oraz zmniejszenie ciężaru hamowanego pociągu przez odczepienie parowozu i spodziewanego lada chwila nadejścia parowozu pomocniczego — uruchomił parowóz pociągowy wstecz i przesunął niesprzęgnięty z parowozem skład pociągu, czym zaniedbał postanowienia § 19 ust. 1 pragmatyki służbowej.

Pouczenie.

Zasadniczym obowiązkiem kierownika pociągu jest czuwanie nad bezpieczeństwem ruchu i dlatego też kierownik pociągu gospodarczego z chwilą zatrzymania się pociągu na spadku, obowiązany był przede wszystkim zahamować hamulec brankardu, a po stwierdzeniu zepsucia się parowozu, powinien był sprawdzić zahamowanie hamulców przez podporządkowanych konduktorów oraz nakazać i dopilnować zahamowania pozostałych, nieobsadzonych przez konduktorów hamulców. Następnie tenże kierownik pociągu powinien był zarządzić osłonięcie pociągu sygnałami z obydwóch stron, a dla podmiany osłaniających pociąg hamulcowych wezwać służbę drogową, hamulcowym zaś nakazać czuwanie przy hamulcach. Z uwagi na wysoce niesprzyjające warunki terenowe i atmosferyczne oraz spodziewanego lada chwila nadejścia parowozu pomocniczego — nie powinien był dopuścić do wstecznego uruchomienia niesprzęgniętego ze składem parowozu pociągowego.

Również hamulcowi pociągu pospodarczego, nie czekając na wezwanie kierownika pociągu, z chwilą zatrzymania się na spadku— obowiązani byli natychmiast zahamować obsługiwane przez siebie wagony hamulcowe, a po stwierdzeniu, że postój pociągu na szlaku potrwa dłużej, zahamować i pozostałe, nieobsługiwane wagony hamulcowe. Oddalenie się hamulcowych od obsługiwanych przez nich wagonów, jak w danym przypadku choćby tylko do parowozu, bez uprzedniego należytego zahamowania wagonów hamulcowych, było niedopuszczalne.

Maszynista pociągu gospodarczego przez wsteczne uruchomienie, niesprzęgniętego ze składem, parowozu postąpił wielce lekkomyślnie, bowiem nie zachodziła nieodzowna tego potrzeba, a to z uwagi na spodziewane nadejście parowozu pomocniczego. Jeżeli w danym przypadku maszynista uważał ruch wsteczny parowozu za konieczny, to powinien był zażądać sprzęgnięcia parowozu ze składem.

Winnych opisanego wyżej ważniejszego wydarzenie usunięto z zajmowanych stanowisk i pociągnięto do odpowiedzialności dyscyplinarnej.

Natomiast wszyscy ci pracownicy, którzy przyczynili się do zapobiegnięcia skutkom tego wydarzenia, zostali odpowiednio nagrodzeni lub wyróżnieni.

Niniejszy okólnik polecam wykorzystać przy szkoleniu i pouczaniu personelu.

Nr I-4-b./w/2068/37.

123.

Zarządzenie Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 29 października 1937 r. o stosowaniu „Przepisów o premiach za zestawianie pociągów dalekobieżnych towarowych".

W związku z zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 10 sierpnia 1937 r. Nr R. T. II. 70/33, wprowadzającym z dniem 1 września 1937 r, „Przepisy o premiach za zestawianie dalekobieżnych pociągów towarowych" (Dz. U. M. K. Nr. 35 z dnia 25.VIII.1937 r. poz. Nr. 291) ustalam następujące wytyczne do stosowania tych przepisów.

Do § 2.

Do pkt. 4. — Za uzupełnienie części zasadniczej premiowanego pociągu dalekobieżnego na stacji rozrządowej, przez którą przechodzi ten pociąg, bez względu na tonaż części dodawanej premii nie wypłaca się.

Do § 3.

Do pkt. 1. — Koszt własny jednej godziny pracy manewrowej aż do odwołania wynosi 12 zł. 60 gr.

Do pkt. 1 i 5. — Relacje pociągów dalekobieżnych, uzgodnione z zainteresowanymi D.O.K.P. i zatwierdzone przez Ministerstwo Komunikacji, z podaniem: a) stacyj zestawienia, b) stacyj docelowych, c) ciężaru zasadniczej części pociągu w tonach, względnie długości w osiach, d) wysokości stawek premii za 1000 ton brutto części zasadniczej, podane są w załączniku Nr. 1 do niniejszego zarządzenia.

Zarządzane w przyszłości zmiany i dodatkowe relacje należy odręcznie wpisywać do tegoż załącznika.

Do pkt. 2, 3 i 4. — Zwiększenie lub zmniejszenie stawek premii wymienione w pkt. 3, 4 odnosi się tak do pociągów towarowych dalekobieżnych relacyj ustanowionych, jak też i pociągów zestawianych przygodnie.

Do pkt. 6. — Wnioski o zmiany i uzupełnienia relacyj premiowanych pociągów towarowych dalekobieżnych powinny oddziały ruchowo-handlowe przedstawiać do Dyrekcji zasadniczo raz do roku w terminie do dnia 30 listopada na przyszły roczny okres ważności rozkładu jazdy.

W razie zachodzącej potrzeby, (zwiększenia się załadunku) oddziały ruchowo-handlowe mogą występować do Dyrekcji każdorazowo z wnioskiem o przeprowadzenie odnośnych zmian relacyj.

Do § 4.

Do pkt. 1. — Na tych stacjach, gdzie oprócz dyżurnego ruchu jest również dyżurny nadzorczy, należy wypłacać premie dyżurnemu ruchu w wysokości 1 udziału i dyżurnemu nadzorczemu w wysokości 2 udziałów.

Do pkt. 3 i 4 oraz do § 7 pkt. 3. — Oddziały ruchowo-handlowe po otrzymaniu i sprawdzeniu potwierdzonego przez stację przeznaczenia, wykazu części premiowanych pociągu dalekobieżnego wzór Nr. 1, załącznik II do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10.VIII.1937 r. Nr. R. T. II/70/33/, wpisują obok nazwisk uczestników wysokość należnej premii. Suma wypisanych należności musi się równać 85% stawki premii za zestawienie tego pociągu.

Ponadto, poniżej rubryki 8 wykazu, oddziały wykazują wysokość kwoty na wynagrodzenie pracowników oddziału ruchowo-handlowego, stanowiącej 15% stawki premiowej.

Do pkt. 6. — Oddziały ruchowo-handlowe odpowiedzialne są za: a) należytą kontrolę zestawiania pociągów dalekobieżnych, b) właściwy podział premii, c) sporządzanie dokumentów płatniczych.

Do § 5.

Do pkt. 1. — W rubryce 1 wykazu wzór Nr. 1 (Dz. U. M. K. Nr. 35 z 1937 r. poz. 291) stacja winna wpisywać numery wagonów w porządku ich ustawienia poczynając od parowozu oraz skróty stacyj przeznaczenia.

Do pkt. 2. — Drugi egzemplarz wykazu wzór Nr. 1 dołącza się do raportu z jazdy. Kierownicy pociągów winni przy każdej zmianie raportu z jazdy odnotowywać w raporcie z jazdy na str. 4 w działce „L", Nr. otrzymanego wykazu wzoru Nr. 1. Dyżurny ruchu względnie dyżurny nadzorczy sprawdzają powyższe notatki.

Do § 7.

Do pkt. 1. — Jeden egzemplarz wykazu wagonów na druku serii R Nr. 3 stacja zestawienia pociągu premiowanego dalekobieżnego wysyła do swego oddziału ruchowo-handlowego. W wykazie tym, w rubryce 11 „Uwaga" stacja wpisuje numery grup według porządku ustalonego w rubryce 4-tej „Planu zestawiania pociągów ruchu towarowego" podanego w „Dodatku do służbowego rozkładu jazdy" Część IIa.

Do pkt. 4. — Do dokumentów płatniczych nadsyłanych do wydziału ruchu, oddziały dołączają również wykazy sporządzone według wzoru Nr. 2 załącznik III do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10.VIII.1937 r. Nr. R. T. II/70/33.

Do § 8.

Do pkt. 1 i 2. — Okresy czasu dozwolonego zatrzymywania wagonów wysyłanych pociągami dalekobieżnymi premiowanymi ustalone: a) dla pociągu w relacjach ustanowionych w załączniku Nr. 1 niniejszego zarządzenia, b) dla pociągów zestawionych przygodnie postanowieniem § 8-go pkt. 1 „Przepisów o zestawianiu kursowaniu dalekobieżnych pociągów towarowych i towarowych pośpiesznych", Nr. R — 5, są maksymalne. Przeto stacje powinny dążyć do wysyłania wagonów pociągami dalekobieżnymi możliwie, najprędzej nie przekraczając w żadnym razie tych maksymalnych terminów przetrzymania.

Do § 9.

Do pkt. 1. — Pociągi towarowe dalekobieżne premiowane powinny być zestawiane zgodnie z postanowieniami „Planu zestawiania pociągów ruchu towarowego" ogłoszanego każdorazowo w „Dodatku do służbowego rozkładu jazdy" Część IIa. Oddział ruchowo-handlowy stacji początkowej w razie stwierdzenia nieprawidłowości i uchybień przeprowadza natychmiast dochodzenie i wynik jego przedstawia do Dyrekcji wraz z wnioskiem co do winy i kary odnośnych pracowników.

Do pkt. 4. — Nagroda w wysokości 5 zł. za ujawnienie uchybień w zestawieniu pociągów dalekobieżnych premiowanych może być przyznana tylko w przypadku stwierdzenia powyższego — po odejściu pociągu ze stacji początkowej.

Zgłoszenia o stwierdzeniu uchybień, które powodują niezaliczenie pociągu towarowego dalekobieżnego do kategorii pociągów premiowanych winny być przez ujawniającego pracownika, poza ewentualnym wpisaniem do wykazu wzór Nr. 1 (Dz. U. M. K. Nr. 35 z 1937 r.) składane pisemnie zawiadowcy stacji końcowej względnie rozrządowej na drodze biegu pociągu lub naczelnikowi oddziału ruchowo-handlowego. Naczelnik oddziału względnie zawiadowca stacji wysyła zgłoszenie to do oddziału ruchowo-handlowego — stacji zestawienia pociągu — który wdraża dalsze postępowanie w myśl pkt. 1 niniejszego paragrafu i wyjaśnień do tegoż punktu. Listy płatnicze na nagrody winny być nadsyłane do Dyrekcji razem z listami płatniczymi na premie.

Do § 10.

Do pkt. 2. — Listy płatnicze na premie za zestawianie dalekobieżnych pociągów towarowych dla pracowników stacyjnych, jak również na wynagrodzenie pracowników oddziału sporządza na drukach serii F — Nr. 412 oddział ruchowo-handlowy wypełniając dokładnie wszystkie rubryki dotyczące należności, potrąceń i klasyfikacji.

Najmniejsza kwota premii przypadająca do wypłaty jednemu pracownikowi, nie może być mniejszą niż 1 zł.

Premii miesięcznych wynoszących mniej niż 50 gr. nie wypłaca się, premie zaś od 50 gr. wzwyż zaokrągla się do 1 zł.

W listach płatniczych należy wskazywać imię i nazwisko, rodzaj zajęcia i (w rubryce 1 kolumnie 3) sumę premii przypadającą pracownikowi.

W ostatniej rubryce w kolumnie 3 list płatniczych, należy wpisywać nagłówek: „potrącenia na zasadzie rozporządzenia Ministra Komunikacji Nr. P. U. 11/47/1/34“ i w tej rubryce wykazywać wysokość kwot o jakie zostały zmniejszone należności premiowe pracowników otrzymujących dodatek funkcyjny.

Celem niedopuszczenia potrąceń przekraczających 50% dodatku funkcyjnego — oddziały zorganizują należytą kontrolę kwot potrącanych na zasadzie rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 14/II.1934 r. Nr. P. U. II/47/1/34 (Dz. U.M.K. Nr. 4 z 1934 r. poz. Nr. 26), z premii za dodatnie wyniki pracy manewrowej oraz za zestawianie dalekobieżnych pociągów towarowych pracownikom pobierającym dodatek funkcyjny.

Na rozchód budżetowy odnosi się tylko sumy netto wpisane do rubr. „razem“ w kolumnie „4-tej“.

Wypłata premii za zestawianie dalekobieżnych pociągów towarowych będzie uskuteczniana z przydzielonych kredytów na Dział 2, rozdz. 3a, § 1a, pkt. 4.

Listy płatnicze wraz z odnośnymi załącznikami oraz sprawozdaniem według wzoru Nr. 2 — załącznik III do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10.VIII.1937 r. Nr. R. T. II/70/33, oddziały ruchowo-handlowe winny przedstawiać Dyrekcji w nieprzekraczalnym terminie do 15 każdego miesiąca za miesiąc ubiegły dla pracowników stacyjnych, zaś dla pracowników oddziałowych do dnia 15 miesiąca następnego po upływie kwartału.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 września 1937 roku.

Nr. I. 3 b. 7/46/37.

Załącznik Nr. 1
do zarządzenia Dyrektora Kol. Państw. z dn. 29.X.1937 r.

W Y K A Z

planowanych dalekobieżnych pociągów towarowych premiowych.

Stacja zestawienia pociągów dalekobieżnych	Stacja przeznaczenia pociągów dalekobieżnych	Krytyczny odcinek na drodze biegu pociągów dalekobieżnych	Ciężar zasadniczej części pociągu dalekobieżnego	Nazwy stacyj rozrządowych przejściowych	Stawka premii za 1000 ton brutto części zasadniczej w odsetkach kosztów własnych jednej godziny pracy manewrowej	Maksymalny termin zatrzymania wagonów dla zestawienia dalekobieżnych pociągów towarowych premiowych (w godzinach)	U W A G I i wyjaśnienia
Białystok	Zajączkowo Tczewskie	Iłowo—Zajączkowo Tczewskie	1200 ton 106 osi znormalizowanych	Z ominięciem st. Warszawa Pr.	50%	36	
„	Warszawa Gł. Towarowa		2075 ton 150 osi	Warszawa Praga	50%	12	
Wołkowysk	„ „	Wołkowysk—Białystok	1000 ton	Białystok Warszawa Praga	50%	24	
Brześć	Zajączkowo Tczewskie	Iłowo—Zajączkowo Tczewskie	1200 ton 106 osi znormalizowanych	Warszawa Praga	75%	36	

DZIAŁ HANDLOWO-TARYFOWY.

124.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 19 października 1937 r. Nr. 112 o ostrożnym obchodzeniu się z przesyłkami.

Napływają skargi na nieodpowiednie obchodzenie się pracowników kolejowych z różnymi przesyłkami, a zwłaszcza z przesyłkami uzbrojenia i radioodbiorników mimo, że są one zaopatrzone w przepisowe napisy ostrzegawcze: „Ostrożnie, nie wywracać", „Ostrożnie, nie rzucać".

Wobec powyższego Dyrekcja poleca: 1) ściśle przestrzegać postanowienia przepisów służbowych Nr. H-2 § 18 (punkty 7 i 14), 2) wszelkie czynności związane z załadowaniem przeładowaniem i wyładowaniem tych przesyłek wykonywać ze szczególną ostrożnością, 3) przesyłek tych nie wywracać i nie rzucać, lecz albo ostrożnie je przenosić lub też przewozić na wózkach.

Zawiadowcy stacyj, kierownicy ekspedycyj i kontrolerzy przewozów dopilnują, aby postanowienia niniejszego okólnika były ściśle przestrzegane.

Nr. IV. 1c/103/z/37.

125.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 27 października 1937 r. № 113 w sprawie nieodpowiedniego traktowania przesyłek gołębi pocztowych.

Przesyłki gołębi pocztowych, nadawane do przewozu pociągami osobowymi, skutkiem nieodpowiedniego traktowania ich przez pracowników kolejowych, nadchodzą często do miejsc przeznaczenia (odbioru) ze znacznym opóźnieniem.

Niedomagania te przyczyniają się do tego, że gołębie, wyczerpane zbyt długą podróżą, są niezdolne do lotu i giną w drodze powrotnej do gołębników macierzystych.

Równocześnie próżne kosze i klatki odsyłane z powrotem nadchodzą często z poważnym uszkodzeniem (zgniecione i rozbite) tak, że stają się niezdatne do dalszego użytku.

Usterki te narażają hodowców gołębi pocztowych na duże straty materialne, zniechęcając ich do hodowli i utrudniają przez to ogólny rozwój gołębiarstwa pocztowego w Polsce, ważny dla celów obrony narodowej.

Wobec powyższego polecam:

I. właściwym pracownikom,

1) obchodzić się z przesyłkami gołębi pocztowych jak najostrożniej,

2) przestrzegać ściśle postanowień obowiązujących przepisów, szczególnie Taryfy Towarowej Część I B § 69,

II. naczelnikom oddz. ruchowo-handlowych,

3) pociągać do odpowiedzialności służbowej za usterki popełnione przy odprawie i przewozie gołębi pocztowych nie tylko bezpośrednich winowajców, lecz także i ich zwierzchników.

III. kontrolerom przewozów,

4) roztoczyć specjalny nadzór nad odpowiednim traktowaniem przesyłek gołębi pocztowych.

5) pouczyć przy kontroli stacyj odnośnych pracowników o obchodzeniu się z przesyłkami gołębi pocztowych.

Okólnik niniejszy polecam podać do wiadomości właściwym pracownikom za pokwitowaniem.

Nr. IV. 1c/81/34/37.

OBWIESZCZENIA.

Pochwały, podziękowania i nagrody pieniężne, wyrażone i udzielone przez Dyrektora Kolei Państwowych.

W dniu 17.VIII. r. b. o godz. 21 min. 50 na 8‰ spadku szl. A-B zatrzymał się poc. gospodarczy z powodu zepsucia się parowozu. W czasie usuwania uszkodzenia, co trwało przeszło 2 godziny, parowóz odczepiono od składu. Następnie dokonano próby uruchomienia parowozu wstecz, przy czym skład pociągu ruszono z miejsca, a ponieważ nie był złączony z parowozem ani zahamowany i dozorowany przez konduktorów, skład ten potoczył się z powrotem w kierunku st. A.

W międzyczasie na st. A. przybył poc. osob. i oczekiwał na potwierdzenie przybycia do st. B poc. gospodarczego. Zaniepokojony tą okolicznością zawiadowca st. A Edmund

Obuszyński wyjechał drezyną ręczną na szlak wraz z zawiadowcą odcinka drogowego i nadzorcą przewodów, któremu polecił wziąć telefon przenośny. Po przejechaniu 10 km., jadący drezyną spostrzegli zbliżające się sygnały końcowe składu pociągu gospodarczego i zaledwie zdążyli usunąć drezynę z toru, jak nadbiegł skład i minął ich z szybkością około 60 km./godz. Nie tracąc ani chwili czasu, włączono telefon do przewodów i zawiadowca st. Obuszyński o zbiegnięciu składu zawiadomił st. A, polecając cofnąć niezwłocznie poc. osobowy z toru 1-go na szlak A-C.

Polecenie zawiadowcy st. Obuszyńskiego wykonano szybko i sprawnie, a ponadto przed nadbiegającym składem nałożono na szynę płozę hamulcową. Ostatecznie zbiegnięty skład zatrzymano w odległości około 2 km. za st. A.

W ten sposób uniknięto groźnej w skutkach katastrofy. W związku z powyższym Dyrektor Kolei Państwowych udzielił:

OBUSZYŃSKIEMU EDWARDOWI—zawiadowcy stacji, który w godzinach wolnych od pracy, dbając o bezpieczeństwo i ciągłość ruchu, postanowił osobiście wyjaśnić przyczyny zajęcia szlaku, wyjechał drezyną na szlak — przezornie zabierając ze sobą nadzorcę przewodów z przenośnym telefonem, a stwierdziw zy zbiegnięcie wagonów, telefonicznie wydał polecenie cofnięcia poc. osob. z toru 1-go na szlak A-C i za tę jego inicjatywę, szybką orientację i celowe zarządzenia—specjalnej pochwały i nagrody pieniężnej w kwocie 125 zł.

ZWIERKO LEONOWI — nadzorcy przewodów, który mimo trudnych warunków terenowych i panujących ciemności, szybkim włączeniem telefonu przenośnego do przewodów umożliwił zawiadowcy stacji Obuszyńskiemu wydan e na czas poleceń służbie stacyjnej,— pochwały i nagrody pieniężnej w kwocie 40 zł.

KRASOWSKIEMU MIKOŁAJOWI—asystentowi (telegrafiście), który natychmiast przekazał polecenie zawiadowcy stacji Obuszyńskiego dyżurnemu ruchu i uprzedził st. C o cofaniu poc. osobowego,—pochwały i nagrody pieniężnej w kwocie 20 zł.

SADOWSKIEMU BOLESŁAWOWI -p.o. kierownika pociągu, który nałożył na szynę płozę hamulcową, przyczyniając się tym do zmniejszenia szybkości biegnącego składu poc. gospod., — pochwały i nagrody pieniężnej w kwocie 25 zł.

BALIŃSKIEMU STANISŁAWOWI — adiunktowi (dyżurnemu ruchu), który szybko i sprawnie wykonał polecenie zawiadowcy stacji Obuszyńskiego,— pochwały i nagrody pieniężnej w kwocie 50 zł.

KUCZYŃSKIEMU MICHAŁOWI — maszyniście, który należycie regulował szybkość cofanego poc. osobowego — pochwały.

Nr P 3-b-7/25/37.

Za staranne i estetyczne dekorowanie roślinnością stacyj i budynków kolejowych oraz za najlepsze wyniki w zakresie prac ogrodniczych, dekoracyjnych i użytkowych na terenie D. O. K. P. w Wilnie, Dyrektor Kolei Państwowych przyznał nagrody pieniężne i udzielił pochwał:

nagrody pieniężne:

Wołyńskiemu Andrzejowi — zawiadowcy stacji Olkieniki, 10 złotych.

Gołębiowskiemu Romualdowi — zawiadowcy stacji Sokółka, 10 zł.

Grimowi Teodorowi — zawiadowcy stacji Żabinka, 10 zł.

Cychowi Adolfowi — zawiadowcy stacji Kodeń, 10 zł.

Stryjeckiemu Bolesławowi — zawiadowcy stacji Mikaszewicze, 10 zł.

Grabowskiemu Henrykowi — kanceliście II kl. st. Czeremcha, 10 zł.

Konzalowi Leonardowi — zawiadowcy Elektrowni w Baranowiczach, 15 zł.

Bejnarowi Piotrowi — maszynowemu st. Woropajewo, 10 zł.

Zdrojewskiemu Ksaweremu — ogrodnikowi oddziału drogowego w Brześciu, 35 zł.

Lazzariniemu Henrykowi — ogrodnikowi oddziału drogowego w Grodnie, 25 zł.

Kreczko Aleksandrowi — zawiadowcy gmachów w Łapach, 20 zł.

Łukaszewiczowi Albertowi — zawiadowcy odcinka drogowego w Pińsku, 20 zł.

Markowskiemu Ignacemu — ogrodnikowi oddziału drogowego w Wilnie, 15 zł.

Bucholcowi Mieczysławowi — zawiadowcy gmachów Wilno osob, 15 zł.

Michałowskiemu Aleksandrowi — ogrodnikowi oddziału drogowego w Królewszczyźnie, 15 zł.

Morelewskiemu Edmundowi — zawiadowcy gmachów st. Łuniniec, 15 zł.

Strokowskiemu Janowi — czasowemu robotnikowi oddziału drogowego w Wilnie, 15 zł.

Lipińskiemu Stanisławowi — st. kanceliście oddziału drogowego w Królewszczyźnie, 15 zł.

Korbie Bronisławowi — ogrodnikowi oddziału drogowego w Białymstoku, 15 zł.

Miszczyńskiemu Piotrowi — ogrodnikowi oddziału drogowego w Lidzie, 15 zł.

Piechocińskiemu Józefowi — technikowi oddziału drogowego w Wołkowysku, 15 zł.

Miedunieckiemu Adolfowi — zawiadowcy gmachów st. Wołkowysk, 15 zł.

Lasocie Teofilowi — zawiadowcy odcinka drogowego st. Świsłocz, 15 zł.

Kosińskiej Marii — dróżniczce przejazdowej oddziału drogowego w Baranowiczach 15 zł.

Celińskiemu Józefowi — zawiadowcy odcinka drogowego Domanowo, 15 zł.

Moszczyńskiemu Franciszkowi — zawiadowcy odcinka drogowego Osowiec, 15 zł.

Lindorfowi Antoniemu — zawiadowcy odcinka drogowego Mikaszewicze, 15 zł.

Górskiemu Kazimierzowi — ogrodnikowi oddziału drogowego w Baranowiczach, 15 zł.

Dowborowi Edwardowi — zawiadowcy odcinka drogowego Suwałki, 15 zł.

Janionowi Mamertowi — zawiadowcy odcinka drogowego Porzecze, 15 zł.

Kozakiewiczowi Romualdowi—zawiadowcy odcinka drogowego Raczki, 15 zł.

Jakimowiczowi Józefowi — zawiadowcy odcinka drogowego Słonim, 15 zł.

Borkowskiemu Janowi — czasowemu robotnikowi oddziału drogowego w Wilnie 10 zł.

Kotlewskiemu Wacławowi — czasowemu robotnikowi oddziału drogowego w Wilnie, 10 zł.

Romaszkiewiczowi Franciszkowi — ogrodnikowi oddziału drogowego w Białymstoku, 10 zł.

Galletowi Franciszkowi — asesorowi oddziału drogowego w Białymstoku, 10 zł.

Kołosowi Aleksandrowi — czasowemu robotnikowi oddziału drogowego w Lidzie, 10 zł.

Wojewodzie Michałowi — zawiadowcy odcinka drogowego Żabinka, 10 zł.

Bandarukowi Franciszkowi — zawiadowcy odcinka drogowego Włodawa, 10 zł.

Kaczyńskiemu Aleksandrowi — robotnikowi oddziału drogowego w Wilnie, 10 zł.

Pieńkowskiemu Julianowi — zawiadowcy odcinka drogowego Podbrodzie, 10 zł.

Witembergowi Marianowi — kasjerowi stacyjnemu st. Baranowicze, 10 zł.

Markowiczowi Mieczysławowi — felczerowi w Wołkowysku, 15 zł.

pochwały:

Kazieko Bolesławowi — zawiadowcy stacji Woropajewo.

Marynowskiemu Leonardowi — zawiadowcy stacji Zahacie.

Wywiałowi Stefanowi — zawiadowcy stacji Mołodeczno.

Topolewiczowi Romualdowi — zawiadowcy stacji Budsław.

Chysowi Józefowi — zawiadowcy stacji Geladnia.

Roo Edwardowi — zawiadowcy stacji Łuniniec.

Zakrzewskiej Janinie — telegrafistce stacji Mołodeczno.

Mycko Janowi — zwrotniczemu st. Królewszczyzna.

Inż. Skwarczewskiemu Kazimierzowi — zawiadowcy elektrowni w Pińsku.

Żukowskiemu Fransiszkowi — technikowi oddziału drogowego w B'ałymstoku.

Bujdensowi Zygmuntowi — zawiadowcy stacji Nowowilejka.

Rymszy Władysławowi — zawiadowcy odcinka drogowego Bastuny.

Niedzielskiemu Stanisławowi — asesorowi oddziału drogowego w Królewszczyźnie.

Kiwitowi Grzegorzowi — st. torowemu odcinka drogowego Łyntupy.

Smoleńskiemu Michałowi — p. o. torowego odcinka drogowego Głębokie.

Terpiłowskiemu Stanisławowi — zawiadowcy odcinka drogowego Ziabki.

Siedlanowskiemu Leonardowi — zawiadowcy odcinka drogowego Mołodeczno.

Drozdowskiemu Janowi — zawiadowcy odcinka drogowego Parafianów.

Baranowskiemu Onufremu — st. torowemu odcinka drogowego Parafianów.

Siwickiemu Józefowi — st. torowemu odcinka drogowego Wilejka.

Uszyńskiemu Henrykowi — zawiadowcy odcinka drogowego Augustów.

Rzeszotarskiemu Stanisławowi — zawiadowcy odcinka sygnałowego w Czeremsze.

Timoszukowi Józefowi — czasowemu robotnikowi oddziału drogowego w Wołkowysku.

Dr. Malejowi Aleksandrowi — lekarzowi rejonu lekarskiego w Łunińcu.

Grzybowskiemu Janowi — zawiadowcy odcinka drogowego Turmont.

Adres Redakcji i Administracji:
Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie, ul. Słowackiego Nr. 14
Biuro Personalne pokój Nr 108, telefon Nr 8 (przez centralę D. O. K. P.)

Warunki prenumeraty:
Prenumerata wynosi w kraju:
Kwartalnie zł 2. półrocznie zł 4. rocznie zł 8.
Cena każdego numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dziennika Zarządzeń
Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Cena ogłoszeń:
Od wiersza — zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Druk. „Swit" Wilno, Wielka 40 Tel. 326